



Üç gün süren kongrede; birinci gün yapılan "Yeni Ürünler ve Yeni Kapasiteler Işığında Türk Demir Çelik Sektöründe Durum Analizi" ana temalı panelin ardından ikinci ve üçüncü gün 31'i sözlü ve 15'i poster olmak üzere toplam 46 adet bildiri sunumu gerçekleştirildi. Kongreyi 424 kayıtlı delege, 722 katılımcı izledi. Kongre süresince düzenlenen toplam 11 oturumda sektörün sorunları dile getirildi, çözüm önerileri sunuldu ve izlenmesi gereken stratejiler geliştirilmeye çalışıldı. Sosyal ve kültürel etkinlikler kapsamında, "Kardemir" konulu fotoğraf sergisi, "Hidrolik ve Demir Çelik" konulu atölye çalışması düzenlendi.

2001 yılında gerçekleştirilen ilk kongreden bu yana dünya demir çelik sektöründe ciddi bir değişim yaşandı. Özellikle 2000-2010 yılları arasında, dünya çelik üretiminde ağırlıklı bir şekilde Çin Halk Cumhuriyeti kaynaklı bir büyüme gerçekleşti. 2001 yılından bu yana, Çin'in ham çelik üretimi % 313 artışla 627 milyon tona yükselirken, dünya ham çelik üretimi % 66 artışla 851 milyon tondan 1 milyar 410 milyon tona ulaştı. Söz konusu dönemde, dünya ham çelik üretiminde yaşanan 563 milyon tonluk artışın % 85'i Çin Halk Cumhuriyeti kaynaklı oldu. Öyle ki, Çin dahil olduğunda % 66'ya ulaşan dünya ham çelik üretimindeki artışın, Çin hariç tutulduğunda % 12,5 gibi son derece mütevazı bir seviyede kaldığı gözlemlendi.

2010 yılında Türkiye'nin kişi başına ham çelik tüketim miktarı 341 kg seviyesine yükseldi. Önümüzdeki 5 yıllık dönemde, yassı, yapısal ve paslanmaz çelik ürünlerine yönelik olarak devreye girecek yeni kapasiteler ile kişi başına çelik tüketimimizin 500 kg seviyelerine ulaşması bekleniyor.

Bizim gibi gelişmekte olan ülkelere kamu işletmeciliğinin tasfiye edilmesini ve ulusal ekonominin korunmamasını dayatan metropol ülkelerin kendi sanayi sektörlerine sahip çıktığı bilinmektedir. Aynı şekilde AB'nin, kendi çelik sanayiini korumak amacıyla 2002 yılından itibaren 15 demir çelik ürünü ithalatında Genel Tarife Kotası uygulamasına geçmesi ve Gümrük Birliği anlaşmasına rağmen Türkiye'nin bu uygulama kapsamında tutulması, sektörün ve ülkemizin aleyhine olan gelişmeler arasındadır.

Dünya demir çelik piyasası, üretici konumundaki dev uluslararası şirketlerin spekülasyonu sonucu iniş çıkışlar yaşamakta, uluslararası piyasada az sayıda şirketin egemen olacağı bir oligopolleşme eğilimi gözlenmektedir. Bu büyük şirketlerin Türkiye'ye

girişi de söz konusudur. Bu durum ileri teknoloji yoğunluğu ve yüksek katma değerli ürün üretiminde Türkiye'nin yerli oluşumlarını ve gelişimini engelleyecektir.

Dışa bağımlılığın azaltılması için demir cevheri ihtiyacının öncelikle ülke kaynaklarından karşılanması gerekliliği göz ardı edilmemiştir. Demir cevheri arama faaliyetlerinden vazgeçilmiş, ülkemizdeki bilinen demir cevheri rezervleri kısa süre içinde tükenebilecek konuma getirilmiştir. Bulunmuş rezervlerde, düşük tenörlü cevherler için zenginleştirme tesisi yatırımları yapılmamıştır. Özellikle Divriği, Hekimhan ve Attepe'de 20 yıllık ihtiyacımızı karşılayabilecek demir rezervimiz bulunmasına rağmen yurtdışından demir cevheri ithal edilmektedir. Cevher ve hurda demir ithal edilmekte ve sektör dışa bağımlı hale gelmektedir. Demir çelik sektörü bir taraftan ülkenin iç tüketim açığını yassı ürün ithal ederek karşılarken, diğer taraftan hurda gereksinimini ithalat yoluyla karşılamaktadır. Bugün sektörün ark ocaklarında hammadde olarak kullandığı hurdanın % 70'i, entegre tesislerin ihtiyaç duyduğu hammadde olan demir cevherinin % 60'ı ve kömürün % 90'ı ithalat yoluyla karşılanmaktadır.

Sektörün sorunlarını, serbestleştirme, özelleştirme politikaları, yüksek enerji maliyetleri, hammaddede dışa bağımlılık, düşük katma değer, yüksek karbondioksit salımı (çevre), düşük Ar-Ge oranı, AB uyum sürecinin ülkemiz aleyhine olması, kamu yatırımlarının yapılmaması vb. olarak özetlemek mümkündür.

2010 yılı dünya çelik üretimi 1.413,6 milyon ton olarak gerçekleşmiş olup; Türkiye, 40 yıl önce 1,17 milyon ton ile dünya çelik üretiminde 38. sırada, 20 yıl önce 20. sırada iken 2005 yılında 11. sıraya, 2010 yılında 29,1 milyon ton ile 10. sıraya yükselmiştir. Türkiye 1940 yılında, dünya demir çelik üretiminin % 0,01'ini üretirken, 1960 yılında % 0,09'unu, bugün ise % 2,05'ini üretir hale gelmiştir. Bu da, Türkiye demir çelik sektöründe sürekli bir gelişme olduğunu göstermektedir.

Türkiye'de 1930'lu yıllarda MKEK ile başlayan vasıflı çelik üretimi, 1970 ve 1979 yılında yapılan yatırımlarla daha geniş kapsamlı olarak devam etmektedir. Türkiye, vasıflı çelikte yılda 485.000 ton sıvı çelik ve 410.000 ton sıcak hadde mamulü üretebilecek kapasiteye sahip olup, toplam üretimin % 70'i otomotiv sektöründe kullanılmaktadır.

Kalite ve ekonomik gelişmişliğin önemli göstergelerinden biri olan paslanmaz yassı çelik Avrupa'da

1900' lü yılların başında üretilmeye başlanmıştır. Bu nedenle toplumlar için kullanımı önem arz etmektedir. Dünya çelik üretiminde 10. sırada olmamıza rağmen entegre paslanmaz çelik üretim tesisimiz yoktur. Tüketim ise 2000 yılında 100.000 ton civarında iken bugün 300.000 tonu geçmiştir. Tüketimin büyük bir kısmı ithalat yoluyla karşılanmaktadır.

2008 yılında 33.000 kişi olan istihdam 2009 yılında 29.000 kişiye düşmüştür. Sektörde istihdam oranı, imalat sanayi toplam istihdamının % 11,58' dir. Sektörün istihdam endeksi düzeyi, üretim ve verimlilik endekslerinin gerisindedir.

Kongre delegasyonu, kongre boyunca dile getirilen görüşlerden hareketle aşağıdaki saptama ve önerilerin kamuoyuna duyurulmasına karar vermiştir.

Sonuç ve Öneriler

1. Mevcut durum tüm alanlarda olduğu gibi demir-çelik sektöründe de stratejik planlamayı zorunlu kılmaktadır. Bu stratejide yerli yatırımcı özendirilmeli ve korunmalıdır. Üretici, yatırımcı ve kamu öncülüğünde kömür ve demir cevheri madenciliği ile çelik üretim ve tüketimini bütün olarak değerlendirecek bir "ulusal demir çelik stratejisi"ne ihtiyaç vardır. Belirlenecek olan demir çelik stratejisinin temelleri, ülkenin ihtiyacı olan demir çeliğin kalite, miktar ve çeşitlilik olarak ülkemiz tesislerinde üretilmesi, üretim için gerekli tesislerde gelişmiş teknolojiler kullanılması, mevcut tesislerin rekabet gücünü artırmak için sürekli olarak modernize edilmesi, tesislerin gereksinimi olan başta demir cevheri ve kömürün, öncelikle yerli kaynaklardan karşılanması üzerine kurulmalıdır.

2. Ülkemiz geleceğini planlama yetilerini yeniden kazanmalı, tüm ulusal kaynaklarımız kalkınma amaçlı olarak seferber edilmeli; istihdamı geliştirici politikalar benimsenmeli, çalışanların durumu, çevre ve enerji verimliliği gereklilikleri göz ardı edilmemelidir.

3. Kömür, demir cevheri gibi hammadde girdilerinin dünya piyasasında çok fazla yükselmesinden dolayı, ülkemizde yeni kömür ve cevher kaynaklarının araştırılması yönünde çalışmalar yapılmalıdır. Ülkemizdeki yegane koklaşabilir taşkömürü üretiminin yapıldığı Zonguldak havzasındaki üretim miktarının ve teknolojisinin geliştirilerek, demir çelik sektörüne yerli kaynak girdisinin artırılması ve dışa bağımlılığın azaltılması hedeflenmelidir.

4. Mevcut ve kurulacak demir çelik tesislerinin çevresel faktörleri göz önüne alınmalı, demir çelik

endüstrisinin ürettiği atıkların ekonomiye yeniden kazandırılması yönündeki çalışmalar, aktif bir şekilde desteklenerek teşvik edilmelidir.

5. Türkiye demir çelik sektöründe yıllardır gündemde olan en önemli konu, ürün cinsi olarak yassı-uzun dengesizliğidir. 2003 yılında İskenderun`da başlayan daha sonra 2006 yılından itibaren yapılan diğer yassı mamul yatırımları ile mevcut durumda %30 yassı, % 70 uzun şeklinde olan yassı-uzun dengesi, % 60 yassı, % 40 uzun olacak şekilde hedeflenmelidir.

6. Demir çelik tesislerinin üretim teknolojilerinin yenilenmesi ve gelecekte rekabet edilebilirlik açısından geliştirilmesine öncelik verilmeli, katma değeri yüksek ve vasıflı yeni ürünlerin geliştirilmesi teşvik edilmeli, AR-GE çalışmalarına önem verilmelidir.

7. Gelişmişliğin göstergesi olan kişi başına çelik ve özellikle paslanmaz çelik tüketiminin yükseltilmesi hedeflenmeli, vasıflı ve paslanmaz çelik üretimini hedefleyen yatırımlara hız kazandırılmalıdır.

8. Dünyanın en büyük hurda alıcısı olan Türkiye`nin yurtdışı hurdaya bağımlılığının azaltılması için, yurtiçi hurda üretiminin artırılmasına ve alternatif girdiler üretilmesine yönelik tedbirler alınmalıdır.

9. Yeni demir cevheri sahalarının bulunmasını ve düşük tenörlü cevherlerin zenginleştirilmesini mümkün kılacak tedbirler alınmalıdır.

10. Demir çelik endüstrisinde enerji girdi maliyetlerinin azaltılması yönünde gerekli çalışma, planlama ve yatırımlar yapılmalıdır.

11. Deprem bölgesi olan ülkemizde, depreme dayanıklı çelik konstrüksiyon yapı tekniği ve yapısal çelik uygulamaları geliştirilmelidir.

12. Daha önceki demir çelik kongrelerinin sonuç bildirgelerinde yer alan, "Demir Çelik Enstitüsü" nün kuruluş çalışmalarının başlatılması sevindiricidir. Enstitü`nün sektörün gereksinimlerine yanıt verebilecek şekilde ivedilikle yaşama geçirilmesi hedeflenmelidir.

13. Enstitü`nün demir çelik sektörünün tüm paydaşlarının, TMMOB, sektörle ilgili kamu ve diğer kuruluşların da katılımıyla, sektörde izlenecek politika ve hedeflerin belirlenmesinde öncülük etmesine katkı sağlanmalıdır.

Kamuoyuna saygıyla duyurulur.

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI

ŞUBEDEN HABERLER

VI. ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Odamız adına Şubemiz sekretaryalığında düzenlenen VI. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultay'ı 06-07 Mayıs 2011 tarihlerinde Eskişehir'de Anadolu Üniversitesi Yunus Emre Kampusu Salon Anadolu'da 255 kişinin katılımıyla gerçekleştirildi.

Kurultayımızın açılış konuşmaları bölümünde sırasıyla; MMO Eskişehir Şube Yönetim Kurulu Başkanı R.Erhan KUTLU, MMO Merkez Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber ÇAKAR, Eskişehir Sanayi Odası Başkanı Savaş ÖZAYDEMİR, Savunma Sanayi Müsteşarlığı Helikopter Daire Başkanı Köksal LİMAN konuşma yaptılar.

Kurultayın birinci gününde 4 oturumda 15 bildiri, ikinci günü 2 oturumda 7 bildiri ve 2 adet poster



olmak üzere toplam 22 bildiri sunuldu. İkinci gün sabah bölümünde "Havacılıkta Kullanılan Kontrol Yöntemleri" konulu bir atölye çalışması yapıldı. Birinci gün sonunda Kurultay Kokteyli gerçekleştirildi.





MMO Eskişehir Şube Başkanı R. Erhan KUTLU'nun açılış konuşmasının tam metni şu şekildedir.

Değerli katılımcılar,

Altıncısını düzenlediğimiz Ulusal Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayımıza hoş geldiniz. Yönetim

Kurulumuz ve şahsım adına hepimizi sevgi, saygı ve dostlukla selamlarım.

Uçak-havacılık konusunda çalışan bir çok üyemizin de bulunduğu yetişmiş uzmanlaşmış kalifiye insan gücü, ileri teknoloji uygulamaları ile üretim ve bakım hizmetleri yapan uçak sanayii alt yapısı, askeri ve sivil havaalanları, iki üniversitesi, bölgeler arası karayolu ve demiryolu kesişme noktası olması itibarıyla ulaşım olanakları ile üstünlükleri olan Eskişehir'imiz, ülkemizde geçmişten beri havacılık sektörünün en önemli kentlerinden biridir.

Bu kurultayın kentimizde yapılmasının Kentimizdeki havacılık sektörüne katkı sağlayacağını, kentimizin bir Havacılık Kenti olduğu olgusunu bir kez daha kamuoyunda gündeme getirmesi açısından önemli olduğuna inanıyoruz. Ancak ne yazık ki diğer önemli konularda olduğu gibi kentimizde merkezi, yerel, kurum, kuruluşlar arasında bu konuda da ortak çalışma anlayışı bulunmamaktadır. Başta meslek alanlarımız olmak üzere yaşadığımız bu kentin ve ülkemizin gelişmesi için önemli olan konularda ortak çalışma anlayışı ve işbirliğinin geliştirilmesini, katılım ve eşgüdümün sağlanmasını, bilgiye ve emeğe saygı duyulmasını, bilginin paylaşarak yaşama geçirilmesinin çok önemli olduğuna inanıyoruz.

Geçtiğimiz yıllarda düzenlenen Kurultaylarda öne çıkan en önemli ortak noktanın havacılık sektörü ile uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin sorunlarının ülke sorunları ile iç içe olduğu, bu sorunların ana kaynağının ülkemizin uyguladığı bir bilim, teknoloji ve sanayi politikası olmadığı vurgulanarak, yurt içi üretim kapasitesini geliştirecek, ülkemizin kıt kaynaklarının etkin ve verimli kullanılmasını sağlayacak, teknoloji geliştirme yeteneğinin artırılarak, dışa bağımlılığın azaltılmasını sağlayacak

ulusal politikaların oluşturulması gerektiği ortaya çıkmıştır.

VI. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayımızda uçak, havacılık ve uzay sanayindeki kurumların özgün projelerinin sunumunun sağlanması, bu projelerin yaşama geçilmesi için gerekli sanayi yatırımlarının yönlendirilmesi, üniversite-sanayi işbirliğinde yürütülen projelerin artırılması, havayolu taşımacılığının artması ile beraber ortaya çıkan bakım, onarım ve revizyon ihtiyaçlarının yurt içinde karşılanabilme kabiliyetlerinin geliştirilmesi, uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin eğitim ve istihdam durumları konuları tartışılarak öneriler oluşturularak yetkililere ve kamuoyuna sunulacaktır.

İki gün boyunca birlikte olacağımız etkinliğimizde; "Havacılık Sektöründeki Teknoloji Yatırımları ve Özgün Ürün Çalışmalarındaki Mevcut Durum", "Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendislerinin İstihdam Durumu ve Geleceğe Yönelik Değerlendirmeler", "Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Eğitimlerinin Havacılık Sektörünün İhtiyaçları çerçevesinde Değerlendirilmesi", "Ülkemizde Havacılık Güvenliği ve Kaza Kırım İncelemeleri" konularında toplam altı oturum yapılacaktır. Yarın sabah, oturumların yanı sıra "Havacılıkta Kullanılan Tahratsız Kontrol Yöntemleri" konusunda atölye çalışması, öğleden sonra sektörün önde gelen temsilcileriyle değerli akademisyenlerimizin katılımı ile "Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisleri Geleceğini Tartışıyor" konulu bir panel, sonrasında siz değerli katılımcılarımızın görüşlerinin alınacağı bir forumla gerçekleştireceğiz.

Kurultayımızın düzenlenmesinde emeği geçen, düzenleme, yürütme, danışmanlar kurullarına, panellerimize katılan, kurultayımızda bildiri sunan değerli bilim insanlarına, kamu ve sektör yetkililerine, kurultay sekreterimize, Şube çalışanlarımıza başta bulunduğumuz salonu ve kurultay süresince Üniversitenin olanaklarından yararlanılmasını sağlayan ve yardımcı olan Anadolu Üniversitesi Rektörü Sayın Davut AYDIN'a ve bize destek veren tüm kurum ve kuruluşlara, bu kurultayın yapılmasında bizi yüreklendiren her konuda destek veren sayın Oda Başkanımız Ali Ekber ÇAKAR'ın şahsında MMO Merkez Yönetim Kurulumuza, Şube Yönetim Kurulumuz adına teşekkür eder, Kurultayımızın, meslektaşlarımıza, ülkemize, yaşadığımız bu kente yeni açılımlar ve kazanımlar getirmesi dileğiyle saygılar sunuyorum.



Şube Başkanımız R. Erhan KUTLU'dan sonra kürsüye gelen Oda Yönetim Kurulu Başkanımız Ali Ekber ÇAKAR'ın açış konuşmasının tam metni şu şekildedir.

Sayın Konuklar, Sayın Hocalarım, Sayın Delegeler, Sevgili Öğrenciler, Sevgili Basın Mensupları,

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu ve şahsım adına hepinizi sevgi ve dostlukla selamlıyorum. VI. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayına hoş geldiniz.

Uçak, havacılık ve uzay mühendisliği ile ilgili süreç, gelişmeler ve sorunlar ile sektör sorunlarının değerlendirme ve tartışmaya açılacağı etkinliğimizin verimli geçmesini diliyorum.

1954 yılında kurulan Odamızın üye sayısı bugün 80 bine yakındır. Odamıza kayıtlı Uçak Havacılık Uzay Mühendislerinin sayısı ise 815'tir.

Odamız, kapsadığı bütün meslek ve uzmanlık alanlarında olduğu gibi, Uçak Havacılık Uzay Mühendisliği alanındaki çalışmalara birinci dereceden önem vermektedir. Kurultayımızın bu kapsamda 12 yıldır kesintisiz olarak sürmesini önemsiyor ve mutluluk duyuyoruz.

Değerli Meslektaşlarım,

Başlıca Oda çalışmalarımız, Oda merkezinde Meslek Dalı Ana Komisyonları, Şubelerimizde ise Meslek Dalı Komisyonları aracılığı ile yürütülmekte ve bu komisyonlarda görev alan üyelerimiz seçimle belirlenmektedir.

Özel olarak UHUM MEDAK'ın yürüttüğü çalışmaların yaygınlaştırılması ve başarıya ulaşması; Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendislerinin vereceği destekle mümkündür.

Mesleğin geliştirilmesi, mesleki bilgi ve deneyimin artırılması, mesleki çıkarların korunması, örgütsel yapımızın güçlendirilmesi kolektif çalışmadan geçmektedir. Bu nedenle Uçak, Havacılık ve Uzay

Mühendislerinin birikimlerini Odamızla paylaşmaya, çalışma grupları ve komisyonlarda görev almaya, henüz üye olmamış meslektaşlarımızı üye olmaya; “birlikte üretme, birlikte karar alma, birlikte yönetme” anlayışımızı hep birlikte hayata geçirmeye çağırıyorum.

Değerli Konuklar,

Sivil havacılık sektöründe 2010 yılında ulaşılan 100 bin kişilik istihdam, savunma sanayiinde çalışanlarla birlikte toplam çalışan sayısı 120 bin dolayındadır. Bunun ancak 1.250 kadarı Uçak Havacılık Uzay Mühendisidir. 2008–2010 kriz döneminde mühendis istihdamı ancak % 10 oranında artmıştır.

Türkiye'nin toplam 23,5 milyonluk işgücü içinde havacılık ve uzay sektörünün istihdamdaki payı % 0,5 (binde 5)'tir. Gelişmekte olan ülkelerde ise bu oran % 1'in üzerindedir. Yetersiz istihdam düzeyi, Uçak Havacılık Uzay Mühendislerini de doğrudan etkilemektedir. Her yıl bu bölümlerden mezun olan 150'yi aşkın mühendisin bir bölümü beyin göçü olarak yurt dışına gitmekte, diğerleri ise meslek alanları ile ilgisiz, hatta mühendislik formasyonu bile gerektirmeyen işlerde çalışmaktadır.

Havacılık ve uzay sektörüne yönelik sağlıklı, gerçekçi planlamalar yapılması durumunda, sektörün en az 2–3 kat daha fazla mal ve hizmet üretme potansiyeli olduğunu ve ilgisiz alanlarda çalışmak zorunda kalan uçak havacılık uzay mühendislerinin ülkemiz için daha verimli hizmet etmesinin önünün açılacağı açıktır.

Değerli Katılımcılar,

İstihdam ve üretimin artırılmasına yönelik politikaların ulusal sanayileşme politikalarıyla ilişkilendirilmesi ve diğer sektörlerle olumlu katkılarda bulunması için, ülkemizin havacılık ve uzay sanayi tarihinden gerekli dersleri çıkarmamız gerektiğini düşünüyoruz.

Havacılık ve uzay sektöründe bugün karşılaştığımız sorunların altında yatan ana neden, ülkemizin 2. Dünya Savaşı sonrası emperyalizme bağımlı hale getirilmesidir. Bu bağımlılık, sanayileşme ve demokratikleşme çabalarının önündeki engelleri anlamamızı da sağlamaktadır.



Cumhuriyetin ilk yıllarında havacılık çalışmalarında önemli adımlar atılmıştı. Örneğin pilot (Ord. Prof. Dr.) Ali Yar dünyadaki ilk üç uçak mühendisinden biri idi. Türkiye'nin sınırlı olanakları ile yerli uçak üretimi için İstanbul, Eskişehir, Ankara, Kayseri ve Divriği'de çeşitli Havacılık Okulları, Uçak Motor Fabrikası, Montaj Fabrikası ve Hava Tüneli kurulmuştu. 1931 yılından itibaren Türkiye kendi uçağını yapabiliyordu. Ancak 2. Dünya Savaşı sonrası başlayan Marshall Yardım Planı çerçevesinde uçak fabrikalarımız kapatıldı. Türk Hava Kurumu bünyesindeki uçak ve uçak motoru fabrikaları önce traktör fabrikasına, daha sonra tekstil makinaları fabrikasına dönüştürüldü. Yılların birikmiş deneyimi heba edildi. Çalışan pek çok mühendis mesleklerine devam edebilmek için zorunlu olarak yurt dışındaki uçak fabrikalarında çalışmak üzere ülkeyi terk etti. Oysa yatırımlara devam edilse idi, o günlerde Türkiye ile birlikte havacılık sanayisini yeni kurmaya başlayan İspanya, İtalya, İsrail ve Brezilya'nın bugün geldikleri düzeye ülkemiz de ulaşabilecekti.

Ülkemiz 1950'lerde kapattığı uçak fabrikalarını, ancak savunma alanında karşılaştığı zorluklar nedeni ile 1980'li yıllarda yeniden, ama sadece montaj sanayisi olarak ve tamamen ABD'ye bağımlı bir biçimde kurabilmiştir.

Değerli Katılımcılar,

Havacılık ve uzay sanayi yüksek ve ileri teknolojilere ve Ar-Ge çalışmalarına dayanmaktadır. Pek çok mühendislik alanını birleştiren, çok disiplinli bir teknoloji gerektiren havacılık ve uzay sanayi için Ar-Ge zorunludur. Bu alanda yürütülen çalışmalar ayrıca birçok sanayi dalına veri teşkil etmekte ve o dallarda itici güç yaratmaktadır. Kısaca, sektörün gelişmesi Ar-Ge çalışmalarına verilen önemle bire bir bağlantılıdır.

Bu nedenle gelişmiş ülkelerin ulusal bilim, teknoloji, inovasyon ve sanayileşme politikalarında havacılık ve uzay sektörüne özel bir önem verilir. Bu alandaki eğitim ve Ar-Ge çalışmalarına doğrudan devlet eli ile büyük kaynaklar ayrılır. Tüm faaliyet bir devlet politikası olarak planlanır ve uygulanır.

Örneğin AB üyesi ülkeler havacılık ve uzay sektöründe elde edilen toplam gelirin % 10 kadarını

Ar-Ge çalışmalarına ayırmakta; bu payın yarısı devletler tarafından karşılanmaktadır. Ülkemizde ise Ar-Ge çalışmalarına bu sektörde elde edilen toplam gelirin sadece % 4'ü ayrılmaktadır.

Ülkemizde her alanda olduğu gibi bu alanda da tam bir plansızlık ve dağınıklık yaşanmaktadır. Dünya çapında ulusal gelirlerin en az % 2'sinin Ar-Ge çalışmalarına ayrılmasının sanayileşme için olmazsa olmaz kuralı, ülkemizde % 0.85 (binde 85) olarak hayata geçmektedir. Bu olgunun yanı sıra Ar-Ge için ayrılan kaynakların plansız bir şekilde kullanılması havacılık ve uzay sanayisinin gelişmesini engellemekte, dışa bağımlı kılmaktadır.

Değerli Katılımcılar,

Bugün gelinen noktada ülkemizdeki havacılık ve uzay sektörü esas olarak dört kanaldan yürütülmektedir.

Birincisi Havayolu taşımacılığı alanıdır. Bugün dünyada yılda 2 milyara yakın yolcu havayollarını kullanmaktadır. Faal olarak uçan uçakların sayısı yaklaşık 18 bindir. Ülkemizde ise 2010 yılında iç ve dış hatlarda 103 milyon seyahat gerçekleşmiş ve bu faaliyet için TC lisanslı 332 uçak kullanılmıştır.

Her geçen gün büyüyerek gelişen havayolu taşımacılığı pazarı uluslararası sermayenin iştahını kabartmaktadır. Zamanında uçak fabrikalarımızı kapattıran uluslararası sermaye, şimdi zaten % 51,75'i özelleştirilmiş olan THY'nin işine ve kendisine göz dikmiş, ele geçirmek için fırsat kollamaktadır.

THY ulusal havacılık sektörümüzün çıkarlarını gözetken, bakım ve mühendislik yatırımlarını planlayan bir kamu kuruluşu olma kimliğinden çıkarılarak, kısa dönemli kâr peşinde koşan bir firmaya dönüştürülmüştür. Plansız uçak alımları ile büyüyen THY, uluslararası standartlarda % 80 olması gereken yolcu doluluk oranını ancak % 70'lerde tutabilmekte, kamu kaynaklarını harcamaktadır.

2001 yılında Açık Gökler antlaşması ile yurt dışı yolcu taşımacılığı ve yer bakım hizmetleri ABD ve AB firmalarına açılmıştı. Şimdi ise yurtiçi yolcu taşımacılığının ve ulusal havayolu şirketi THY'nin mülkiyetinin yabancı havayolu şirketlerine açılması



söz konusudur. Bu durum ulusal çıkarlarımıza ve havacılık politikalarımıza aykırıdır.

THY son dönemde yabancı pilot çalıştırmaktadır. Bugün itibarı ile toplam sayının yaklaşık % 10'u olan 300 pilot yabancıdır. Bu durum, istihdam sorunu yaşayan ülkemiz için çok açık bir israftır.

Havayolu taşımacılığımızda ve bakım hizmetlerinde kamunun etkinliği artırılmalı, havayolu ulaşımının ucuzlatılması sağlanmalı, yabancı pilot çalıştırılmasına son verilmeli, verimlilik artırılmalıdır. THY tekrar ulusal havayolu şirketimiz haline getirilmeli, özelleştirmeci anlayışlarla yönetilmesine son verilmelidir.

Havacılık ve uzay sektörünün bir diğer alanı Bakım Onarım Yenileme Merkezleridir.

Her aktif uçağın yıllık ortalama 2,5 milyon dolar tutarında bakım, onarım, yenileme hizmeti alması gerekir. Bu alandaki çalışmalar, şu anda bizde hat boyu ve hangar seviyesinde yapılmaktadır. Oysa daha ileri seviyede bakımların da yapılabilir olması gerekir.

Uzun yıllar THY tarafından yürütülen bakım onarım yenileme hizmetleri, serbest dolaşım konusunda 2001 yılında yapılan antlaşma nedeniyle yerli ve yabancı özel sektör firmalarına açılmıştır. Başlangıçta yerli olarak kurulan özel sektöre ait bakım onarım yenileme firmaları, yakın zamanda yabancı firmalara satılmaya başlanmıştır.

Bölgemizde havacılık bakım onarım yenileme sektörünün en önemli kuruluşu olan THY Teknik; elindeki yetişmiş teknik elemanları, sürdürdüğü yanlış personel politikaları sonucu diğer yerli ve yabancı özel sektör firmalarına kaptırmaktadır. Yeterli planlama, eğitim ve sertifikalandırma işlemleri yapılmaz ise, yakın zamanda pilot konusunda olduğu gibi, bu sektörü sertifikalı yabancı teknik elemanların doldurması kaçınılmaz olacaktır.

Havacılık ve uzay sektörünün bir diğer alanı hava taşıtı üretimi gerçekleştirilen havacılık ve uzay sanayisidir. Ülkemizde bu alanda ağırlıklı olarak savunma sanayisinin ihtiyaçları doğrultusunda üretim yapılmaktadır. Yakın zamanda uydu üretimi için de girişimler başlamıştır. Ancak bu projeler

yıllardır ABD kaynaklı ürünlerin yerli montajından öteye geçememiştir. "İmalat yapılıyor" adı altında aslında sürekli ithalat ağırlıklı bir faaliyet yürütülmektedir.

2010 yılında hava taşıtı ve aksamaları alımı için harcanan bedel 3,2 milyar dolar olmuştur. Buna karşılık ihraç edilen hava taşıtı ve aksamaları 294 milyon dolarda kalmıştır.

Havacılık sanayi yerli üretim projelerinde asıl amaç, yerli sanayimizin gelişmesi için çalışmalarda bulunmak, yerlileştirme oranlarını artırmaktır. Ülkemiz kaynakları ister askeri, ister sivil amaçlı olsun verimli kullanılmalı, kurumlar arası eşgüdüm sağlanmalı, değişik kurumların benzer alanlarda gereksiz yatırımlar yapması, faaliyet göstermesi engellenmelidir. Havacılık ve uzay sanayimiz sadece savunma sanayisi ile sınırlı tutulmamalı, ulusal ölçekli bir strateji ile geliştirilmelidir.

Ülkemizde yeni faaliyete başlayan bir diğer alan da, yerli uydu üretim ve işletme çalışmalarıdır. Uydu imalatı, yörüngeye oturtulması, işletmeciliği, kiralanması konularında tek yetkili kamu kurumu olan TÜRKSAT'ın da özelleştirilmesine çalışılmaktadır. Oysa bütün serbestleştirme, özelleştirme, taşeronlaş-tırmalardan vazgeçilmesi gerekmektedir.

Ülkemizin küresel güçlerin baskısından kurtarılması, kaynakların bağımsız bir şekilde değerlendirilmesi; bilimi ve teknolojiyi esas alan, Ar-Ge inovasyon ve mühendisliğe ağırlık veren, devletin ekonomideki yönlendiriciliğini artıran, dış girdilere bağımlılığı en aza indirilmiş, sosyal devlet anlayışı temelinde, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar gerekmektedir. Havacılık ve uzay sanayimiz yalnızca savunma sanayii ile sınırlı tutulmadan ulusal ölçekte belirlenecek bir stratejiyle planlı olarak geliştirilmeli, ülkemiz lehine köktenci adımlar atılmalıdır.

Değerli Katılımcılar,

Sözlerime son verirken, TMMOB'nin 15 Mayıs'ta Ankara'da düzenleyeceği merkezi mitinge kısaca değinmek istiyorum. Meslek alanlarımızda, ekonomide, toplumsal dokuda, çalışma yaşamı, temel hak ve özgürlükler ile siyasal süreçlerde gerçekleşen tahribata karşı, haklarımız, yaşamımız, geleceğimiz ve ülkemiz çıkarları için TMMOB olarak kendi ba

ğimsız sözümüzü söyleyeceğiz. Bütün meslektaşlarımızı, öğrenci üyelerimizi ve dostlarımızı 15 Mayıs'ta Ankara'ya, bu emek, mühendislik-mimarlık ve demokrasi şölenine davet ediyoruz.

Son olarak, Odamız adına Kurultayın gerçekleştirilmesini sağlayan UHUM MEDAK üyelerine, danışma, düzenleme, yürütme kurullarına, kurultay sekreteryasına, bildiri sunacak, panellere katılacak tüm konuşmacılara, destek sunan tüm kurum ve kuruluşlara, delege ve izleyicilere, Eskişehir Şube Başkanımız Erhan KUTLU nezdinde Şube Yönetim Kurulu ve çalışanlarına, Oda Yönetim Kurulu adına içtenlikle teşekkür ediyor, etkinliğimizin başarılı geçmesini diliyor, saygılarımı sunuyorum.



Sanayi Odası Başkanı Sayın Savaş ÖZAYDEMİR'in açılış konuşması

Üniversitemizin Değerli Üyeleri, Makina Mühendisleri Odasının Değerli Yöneticileri ve Sayın Başkanı, Şube Başkanımız, Firmalarımızın Sayın Yöneticileri

ve Sayın Basın Mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Eskişehir denilince ilk akla gelen şeylerden biri uçaklar ise diğeri de, onların bir çok parçasının üretim yeri olan havacılık sanayimizdir. Havacılık sektörünün ulaşılmış olduğu durum, bugün altıncısı düzenlenen bu kurultayla, hem yerel bazda hem de ulusal düzeyde bir kere daha ele alınma imkanı bulacak ve bundan sonra atılacak olan adımlar içinde karar alıcılara da önemli bir kaynak oluşturacaktır.

Değerli Katılımcılar,

Eskişehir'de 1926 yılında şimdi adıyla hava ikmal bakım merkezinin kurulmasıyla başlayan havacılık sanayi geçmişimiz, bugün 85 yaşına ulaşmış durumdadır. Türk hava kuvvetlerinin 100. Kuruluş yılını kutladığı bu yılda, neredeyse ona yakın bir sanayi geçmişine sahip olan Eskişehir, son senelerde havacılık sanayinde büyük mesafe kaydetmiştir.

Eskişehir havacılık sanayi son yıllarda gerçekleştirdiği başarılı gelişme çizgisiyle, il ihracatımızın da parlayan yıldızı haline gelmiştir. 2000 yılında havacılık sanayi ihracatımız 55 milyon dolar düzeyinde iken, 2010 yılında bu rakam 300 milyon dolara çıkmıştır.

Bugün Eskişehir ihracatının yüzde 20'si yüksek teknoloji ürünü olan havacılık sanayi ürünlerinden oluşmaktadır. 2023 yılında Eskişehir havacılık sanayinin ihracat hedefi ise en az 1 milyar dolardır. Devreye girecek yeni yatırımlarla birlikte, bu hedefe çok daha önceden varacağımıza ben inanıyorum.

İlimizdeki büyük havacılık firmalarının son yıllarda yan sanayiye açılma çabaları ve ortak iş yapma süreçleri olumlu sonuç vermiş olup, bugün sadece Eskişehir'de 20'den fazla yan sanayi kuruluşu havacılık sanayinde uçak ve helikopter parçası üretim kabiliyeti kazanmıştır. Her geçen yıl da bu firmaların arasına yenileri eklenmektedir.

Son 10 yılda Eskişehir sanayi gerçekleştirdiği üretimle, dünya genelinde katılmış olduğu çok uluslu ve stratejik önem sahip projelerdeki başarısıyla haklı bir ün ve başarı da elde etmiştir.

Bu kapsamda öncelikle Tusaş'ın yürüttüğü "F-35 müşterek taarruz uçağı"na ilişkin F-136 motor programı, Avrupa Birliğinin ortak askeri nakliye uçağı olan A400M uçağının motor programı, atak helikopteri motor üretim programı, yeni model F16 uçaklarının motor üretim programı ve diğer insansız hava araçları motor üretim programı ile geçmişte tamamlanan bir çok başarılı üretim programıyla TUSAŞ, Eskişehir'in, Eskişehir sanayinin ve çalışan mühendis ve işçisinin adını dünya genelinde bir çok askeri ve sivil uçağa yazdırma başarısını göstermiştir.

Bunun yanında ilk defa bir özel sektör kuruluşu olan Alp Havacılık firmasının tek başına dünyanın en büyük helikopter firmalarından biri olan Sikorsky'le Joint-Venture ortaklığı şeklinde Eskişehir'de yatırım yaparak üretime başlamış olmaları, her zaman hatırlanması ve anlatılması gereken bir başarıdır.

Bu başarılı girişimlerin neticesini Eskişehir olarak bu zamana kadar hep gördük, geçtiğimiz günlerde

açıklanan ve zaman içinde 600 adete kadar ulaşması beklenen genel maksat helikopter üretim ihalesini de Sikorsky firmasının kazanmış olması, Alp Havacılık firmasının olduğu kadar, biz Eskişehir'lileri de sevindirmiştir.

Bu büyük üretim programının yaratacağı ekonomik ve teknolojik sinerji, Eskişehir'in havacılık sanayinin gelişimine ciddi manada büyük bir katkı sağlayacak olup, yeni bir çok yan sanayi firmasının bu hassas ve yüksek katma değerli sektöre girmesini de teşvik edecektir.

Değerli Katılımcılar,

Eskişehir havacılık sanayindeki hızla artan bu başarılı gelişme çizgisini 2004 ve 2005 yılında Eskişehir Sanayi Odası olarak yaptığımız strateji geliştirme çalışmalarında tespit ederek, sektörün önümüzdeki yıllarda daha iyi bir mecrada, ortak iş kültürü geliştirerek birlikte büyüme stratejisiyle iş yapmasını temin etmek amacıyla "Eskişehir Havacılık Kümesi Derneğinin" kurulmasını da sağladık.

Geçtiğimiz günlerde kuruluşunu tamamladığımız ve kendi yönetim yapısını oluşturan derneğimiz, zaman içinde katılacak yeni üyelerle birlikte Eskişehir'de havacılık sektöründe ana ve yan sanayinin ortak iş yapma kültürünü ve sektörün ekonomik hacmini hızla büyütecektir.

Değerli katılımcılar,

Eskişehir havacılık sanayi bu hızla geliştirirken ve büyük bütçeli yeni projelere imza atmaya hazırlanırken, eğitilmiş ve nitelikli insan gücü kaynağını temin etmekte son yıllarda sıkıntılar yaşamaya başlamıştır. Gelişen yeni üretim tekniklerine ve teknolojilerine paralel olarak, Eskişehir'deki her iki üniversitemizde de havacılık sanayinin ihtiyaç duyduğu nitelikli meslek dallarına yönelik yeni mühendislik ve meslek yüksek okullarının açılmasına ihtiyaç vardır.

Üniversitelerde açılması gereken bu yeni bölümlerin rekabetçi bir yapıda sektörün ihtiyaçları gözetilerek, gelecek teknolojilere uygun ders programlarıyla oluşturulması üzerinde durulması gereken çok ciddi bir konudur.

Eskişehir havacılık sanayi halen yürüttüğü ve ilerde yapılması planlanan yeni üretim programlarıyla en az 15-20 yıllık bir büyüme ve gelişme trendine sahip olup, sektörün nitelikli eleman ihtiyacı giderek artacaktır.

Havacılık sanayi hem Eskişehir'de hem de Ankara başta olmak üzere çevre illerde daha da gelişecek olup, genç insan gücü potansiyelimizi şimdiden yönlendirerek sektörün ihtiyaçlarına doğru cevaplar vermeliyiz. Bu nedenle acil olarak ilimizdeki üniversitelerde ve meslek liselerinde artan insan gücü talebine yönelik eğitimlerine daha fazla ağırlık verilmelidir. Bu kapsamda Anadolu Üniversitesinin başlatmış olduğu "Havacılık Mükemmeliyet Merkezi" kurma çalışması, bu yolda atılmış doğru ve yerinde bir adımdır.

Değerli katılımcılar,

Sözlerimi tamamlarken havacılık sektörü açısından bizler için kritik önem sahip olan diğer bir konu ise bildiğiniz gibi kurulması için yıllardır uğraştığımız "Eskişehir Havacılık ve Savunma Sanayi Endüstri Bölgesidir". Bölgenin kurulmasının Eskişehir ve sektör açısından ne kadar önemli olduğunu Ankara'da gittiğimiz her yerde ve her makamda tekrar tekrar anlatıyoruz. Umarım bölgenin kuruluş iznine ilişkin müjdeli haberi de bir gün sizlerle paylaşma fırsatı bulurum. Kurultayın tüm katılımcılara yararlı olmasını temenni eder, beni dinlediğiniz için hepinize saygılarımı sunarım.



Savunma Sanayi Müsteşarlığı Helikopter Daire Başkanı Sayın Köksal LİMAN'ın konuşması

Sayın Rektör Yardımcımız, Değerli Başkanlarımız, Değerli katılımcılar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle, Eskişehir ilimizdeki bu toplantıda

böylesine seçkin bir heyetle bir arada bulunmaktan